# Jongere bouwkunst en stedebouw

## 1800-1945

Monumenten
Inventaris
Project (MIP

COLOFON

**Uitgave**
Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland
Koningskade 1
2596 AA 's-Gravenhage
telefoon 070 - 3116611

**Samenstellers**
M. van Ingen
drs S.R. Jonkergouw
drs A.F.J. Niemeijer
drs L.A. Nizet
ir Th.A.J. Schiere
drs E.B. de Snoo - van de Garde
ing. M. Spooren
drs B.L. Sprinkhuizen
ir M. Verwey

**Begeleidingscommissie**
L.J. van den Boogert
D. Brouwer de Koning
drs R. Daalder
drs Th.M. Elsing
W. de Jong
ir J.G. Wegner

**Vormgeving**
Facilitaire Dienst, Bureau Vormgeving

**Druk**
Facilitaire Dienst, Bureau Reproductie

's-Gravenhage, november 1991

HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK EN STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

INVENTARISATIE

# HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

januari 1990
B.L. Sprinkhuizen

# INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING

2. FYSISCHE GESTELDHEID

3. GRONDGEBRUIK
   3.1. Agrarisch grondgebruik
   3.2. Niet-agrarisch grondgebruik
   3.3. Visuele karakteristiek

4. INFRASTRUCTUUR

5. NEDERZETTINGEN
   5.1. Algemeen
   5.2. Kernen
      5.2.1. Bodegraven
      5.2.2. Nieuwerbrug
      5.2.3. Weijland en Weijpoort
      5.2.4. Noorzijde en Zuidzijde
      5.2.5. Meije en Oud-Bodegraven
   5.3. Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

## 1. INLEIDING

De gemeente Bodegraven ligt in het oosten van de provincie Zuid-Holland in de Rijn- en Gouwestreek. Het grondgebied grenst (N.O.Z.W.) aan de gemeenten Alphen aan den Rijn, Nieuwkoop, de heringedeelde gemeenten Woerden (Utrecht) en Reeuwijk en de gemeente Boskoop.
Op 1 januari 1988 bedroeg het aantal inwoners 18.030 bij een oppervlakte van 3.811 ha. Hiermee kwam de bevolkingsdichtheid op 481 inwoners/km² landoppervlak.
De gemeente bestaat uit de kernen Bodegraven, Nieuwerbrug, Meije (gedeeltelijk), Weijland, Weijpoort, Noordzijde, Zuidzijde en Oud-Bodegraven.
De grenzen van de gemeente zijn van oorsprong historisch-juridisch van aard, aangezien Bodegraven een ambachtsheerlijkheid was, ressorterend tot het Graafschap Holland. De noordgrens wordt gedeeltelijk gevormd door het riviertje de Meije en is hiermee functioneel-landschappelijk.

## 2. FYSISCHE GESTELDHEID

De bodem in de gemeente Bodegraven bestaat voor het grootste gedeelte uit laagveengronden, zowel ten noorden als ten zuiden van de Oude Rijn, doorlopend tot aan de gemeentegrenzen. Langs de rivier zelf op de oeverwallen wordt er aan weerszijden een gordel jonge rivierkleigronden aangetroffen. Tussen het veen en de rivierklei bevindt zich een overgangszone, bestaande uit een brede strook klei-op-veengronden.
In tegenstelling tot veel omliggende gemeenten, heeft er in Bodegraven geen massale veenafgraving plaatsgevonden ten behoeve van de turfwinning. De bos- en broekveenlaag, die het oppervlak van de gemeente merendeels bedekken, werden praktisch nooit voor de turfbereiding gebruikt vanwege de slechte kwaliteit ervan als brandstof. De rivierklei ligt in een laag van meer dan 50 cm dikte boven op het veen langs de Oude Rijn op de oeverwallen en wordt in het overgangsgebied steeds dunner totdat het veen de toplaag vormt. Op verschillende plaatsen is de oeverwal afgegraven voor de klei en voor ophoging van lager gelegen gebieden.
De verscheidene grondtypes brengen reliëfverschillen met zich mee, onder andere veroorzaakt door de ontginning van het gebied. Langs de Oude Rijn en de Meije ligt de rivierklei op zo'n 0 tot 0,90 meter -NAP. Het overgangsgebied varieert in hoogte tussen 0,90 en 1,80 meter -NAP, terwijl de uitgestrekte veengronden, die zich vooral ten noorden van de rivier bevinden, het laagst zijn gelegen, tussen 1,80 en 2,30 meter -NAP. Het veenland lag van oorsprong hoger, maar na de ontwatering in verband met de ontginning van deze streek, is het door inklinking van de bodem enkele meters gedaald.

### 2.1. Afwatering

De afwatering van de polders in Bodegraven vindt hierdoor geheel kunstmatig plaats. De meeste polders vallen onder het beheer van het Grootwaterschap van Woerden op wiens boezem de sloten en tochten hun water lozen via de Oude Rijn. Slechts de Zuidzijderpolder en de deels in de gemeente liggende Binnen- of Dampolder en Polder Reeuwijk behoren tot het hoogheemraadschap Rijnland. De Zuidzijderpolder loost echter toch op de boezem van Woerden. Het Grootwaterschap van Woerden loost op zijn beurt het water weer op natuurlijke wijze op Rijnlands boezem via de sluis van Bodegraven, die hier in de Oude Rijn is gelegen.
Tot 1871 werden alle polders met behulp van molens bemalen. In dat jaar werd de windmolen van de Meijepolder vervangen door een stoomgemaal. Hetzelfde gebeurde achtereenvolgens in de Noordzijderpolder (1872), Polder Weijland en de Bree (1878), Polder Het Westeinde van Waarder (1879), Zuidzijderpolder (1875, naast de bestaande molen) en de Polder Reeuwijk (1892). De Binnen- of Dampolder kreeg pas later zijn gemaal, terwijl de Weijpoortse Polder nooit een eigen gemaal heeft gekregen. In deze polder staat nog steeds de oude vijzelwatermolen, de bemaling geschiedt echter tegenwoordig vooral door het gemaal van de aangrenzende Polder Lange Weide.
Na de tijd van de stoomgemalen gingen de pompen over op diesel- of elektromotoren. Het nieuwe gemaal voor de Noordzijderpolder werd in 1976 voltooid.

# 3. GRONDGEBRUIK EN LANDSCHAPSSTRUCTUUR

## 3.1. Agrarisch grondgebruik

De aanwezigheid van veen is van grote invloed geweest op het verloop van het grondgebruik in Bodegraven, vanaf de ontginningen in de Middeleeuwen. In het grootste deel van het gebied werd aanvankelijk akkerbouw bedreven. In verband met de wateroverlast, veroorzaakt door het inklinken van de veenbodem, werd het land in de late Middeleeuwen vervolgens vooral als grasland in gebruik genomen.
In de tijden van de massale turfafgraving is het veen in Bodegraven wegens onbruikbaarheid blijven liggen. De bodemgesteldheid, die in grote lijnen hetzelfde is gebleven, liet vrijwel alleen weidebouw toe. Als gevolg hiervan was bijna alle grond in de 19e eeuw dan ook in gebruik als grasland. Eind 18e eeuw werd er in ieder geval nog enige hennepteelt en aardappelverbouw aangetroffen. Het beetje bouwland dat er was, verdween in de 19e eeuw echter zo goed als geheel.

De verkaveling in de gemeente Bodegraven is in het hele gebied nog steeds de oorspronkelijke Middeleeuwse verkaveling. De ontginning van het veen vanuit de oevers van de Oude Rijn en de Meije heeft hier geleid tot een opstrekkende verkaveling met zeer diepe kavels. Waar de ruggen van de kavels elkaar raken, kwam een houtkade met een afvoersloot. Slechts in de Hornpolder wordt een tamelijk onregelmatige blokverkaveling aangetroffen.

Er vond op de graslanden in Bodegraven vooral rundveehouderij plaats, ten behoeve van de boter- en kaasproduktie. Na een tijdelijke inzinking als gevolg van de veepest rond 1860 kon de veehouderij zich in het betrokken gebied aanzienlijk uitbreiden door de komst van de stoombemaling (1872). Hiermee daalde het grondwaterpeil.
In de periode tot 1940 bleef de hoeveelheid akkerland nihil, maar tijdens de oorlog vond er een uitbreiding plaats tot ongeveer 100 ha, met name beteeld met diverse voedergewassen. Enkele jaren na 1945 was het akkerbouwareaal alweer gekrompen tot zo'n 40 ha (tegenover een toenmalige totale oppervlakte van ongeveer 2.500 ha).

De zelfkazerij, het kaas maken op de boerderij, heeft altijd een belangrijke rol gespeeld in dit gedeelte van de provincie. Bodegraven is hierbij gelegen in het gebied van de Goudse kaas.
Ondanks de komst van de fabrieksmatige zuivelbereiding, heeft de zelfkazerij zich hier toch kunnen handhaven. Een grote stimulans was de oprichting van de wekelijkse kaasmarkt in 1882. Het grootste deel van de geproduceerde melk wordt tegenwoordig afgezet aan zuivelfabrieken. De verbeterde bereidingswijze en de nieuwe apparatuur hebben ertoe bijgedragen, dat zelfkazen in stand is gebleven als geïntegreerd bedrijfsonderdeel op een behoorlijk deel van de boerenbedrijven. De boerenkaas bleef zijn plaats behouden naast de fabriekskaas, onder andere vanwege zijn smaak en kwaliteit. De produktie van boerenkaas nam de laatste jaren zelfs weer toe, na een dieptepunt in 1970.
Naast de extensieve veeteelt vond en vindt er ook vaak wat intensieve veehouderij plaats, meestal bestaande uit varkenshouderij en soms wat pluimvee. Dit gebeurt dan om overtollige arbeid aan te wenden. Tevens kan de wei, die bij het kaas maken overblijft, aan de varkens worden gevoerd. De varkensmest was ook belangrijk voor de bemesting

van het grasland. In dit gebied, waar alle grond als grasland wordt gebruikt, is de melkveehouderij echter nog steeds verreweg de grootste produktietak.
Op de oeverwallen langs de Oude Rijn wordt in beperkte mate enige tuinbouw bedreven in de vorm van enkele boomgaarden.
Een aanzienlijk deel van het grasland in de Noord- en Zuidzijderpolder is na 1945 verdwenen ten behoeve van de uitbreiding van de bebouwing van Bodegraven in deze polders.

## 3.2. Niet-agrarisch grondgebruik

Het veen in Bodegraven is niet afgegraven, de klei langs de rivier daarentegen was wel een bruikbare "delfstof". De laatste eeuwen tot in de jaren dertig van deze eeuw is op diverse plaatsen langs de Oude Rijn de kleiige oeverwal afgegraven. Ter hoogte van Weijpoort ligt een zandwinplas, de "Put van Broeckhoven". Deze diepe plas, in de jaren dertig uitgegraven, is tegenwoordig als recreatiegebied in gebruik.
Het gebied tussen de Enkele en de Dubbele Wiericke maakte vroeger deel uit van de Oude Hollandse Waterlinie. Het was het smalste gedeelte van de linie. Daarom werd aan de Oude Rijn hier de Wierickerschans gebouwd. Deze schans werd in 1673 als eenvoudig vestingwerk opgeworpen en is vandaag nog steeds voor militaire doeleinden in gebruik.

## 3.3. Visuele karakteristiek

De gemeente Bodegraven bestaat grotendeels uit een vlak graslandgebied, in twee delen opgesplitst door de Oude Rijn, die er van oost naar west doorheen kronkelt.
Het gedeelte ten noorden van de rivier tot aan de Meije, is een grote open tot zeer open ruimte met vergezichten van 5 tot 8 km. Dit karakter wordt mede bepaald door het ontbreken van bebouwing in het middengebied en door de regelmatige strokenverkaveling.
In de Meijepolder is de brede wetering met zijn talrijke bruggetjes een opvallend element. De Meijekade vormt de zuidgrens van deze polder. Hier komen de ruggen van twee verkavelingsrichtingen samen.
De bebouwing en de beplanting langs de Oude Rijn vormen een duidelijke visuele en feitelijke grens aan de zuidkant van het open gebied. De woonbebouwing van Bodegraven is hier in het weidegebied gesitueerd en wordt afgebakend van het open gebied door de noordelijke rondweg. De westzijde wordt visueel begrensd door de bebouwing en beplanting langs de Oude Rijn.
Het gebied ten zuiden van de Oude Rijn is ook een tamelijk open vlak graslandgebied met een regelmatige strokenverkaveling. De van noord naar zuid dwars door het gebied lopende wateren Enkele Wiericke en Dubbele Wiericke vormen echter opvallende elementen. Dit geldt in nog sterkere mate voor de van oost naar west dwars door het gebied lopende spoorlijn Woerden-Bodegraven en de langs de zuidgrens gelegen Rijksweg A12. De spoorlijn ligt op een lage dijk en is met zijn enkele bovenleiding niet zeer overheersend in het landschap. De rijksweg daarentegen ligt deels op een 5 meter hoge dijk met beplanting erlangs.
De Wierickerschans en de Put van Broeckhoven zijn hier markant in het landschap aanwezig. Ook ten zuiden van de rivier bevindt de uitbreiding van de Bodegraafse bebouwing zich in het graslandgebied. Ten zuidwesten hiervan ligt het dorp Oud-Bodegra-

ven op een oeverwal van de Oude Rijn. Het patroon van de gerende kavels vanuit deze ontginningsbasis is van geringe invloed op het landschapsbeeld.

# 4. INFRASTRUCTUUR

## 4.1. Wegen

Reeds vanaf de Romeinse tijd was de Oude Rijn en de weg erlangs, toen één van de grote heerwegen, de belangrijkste oost-westverbinding in dit gebied. Bodegraven ligt bijna centraal aan de Oude Rijn tussen Leiden en Utrecht. Met de instelling van het rijkswegennet in 1821 werd de weg langs de Oude Rijn tot rijksweg gepromoveerd. Hierbij werd de weg door het Rijk verbeterd en onderhouden. Voor het doorgaande verkeer was Bodegraven een belangrijk punt, aangezien de rijksweg, die vanaf Utrecht tot hier ten noorden van de rivier liep, op deze plek zijn ligging verplaatste naar de zuidzijde om deze positie tot Leiden te behouden.
Met de komst van de nieuwe Rijksweg 12 (nu A12) degradeerde de Rijksstraatweg langs het water grotendeels tot een secundaire weg, die door middel van een rondweg om de noordelijke uitbreiding van de bebouwing heenloopt. Wel is de weg tot deze tijd nog verschillende malen verbeterd en verbreed.
De A12, één van de drukst bereden en belangrijkste doorgaande verkeersroutes in ons land, loopt langs de zuidgrens in oost-westelijke richting door de gemeente. Het is de hoofdverbinding tussen Den Haag en Utrecht met een aansluiting naar Rotterdam. De weg loopt door in de richting van Arnhem en de Duitse grens. Hiermee bestaat er een goede verbinding met het landelijke wegennet. De nieuwe Rijksweg 12, waarvoor de voorbereidingen reeds in 1927 startte, werd voornamelijk in de oorlog getraceerd en was uiteindelijk als dubbelbanige snelweg pas in 1951 gereed. Grote stukken waren echter al voor 1940 in gebruik genomen, waaronder het gedeelte in Bodegraven.

Buiten de rijks- en provinciale wegen werden er in de eerste helft van de 19e eeuw verschillende wegen aangelegd of bestraat waartoe aan particulieren een concessie was verleend tegen genot van tolheffing. Eén van de meest bekende voorbeelden van een zogenaamde weg "op aandelen", was de straatweg van Gouda naar Bodegraven, waartoe in 1831 concessie werd verleend. Met de tolopbrengst werd in het onderhoud van de weg voorzien, waarbij de winst als dividend aan de aandeelhouders werd uitgekeerd. In zijn tijd was deze weg de belangrijkste verbinding vanuit Bodegraven naar het zuiden, wat de ontsluiting zeer ten goede kwam en tevens de ontwikkeling van de in 1882 opgerichte kaasmarkt. Twee dure tollen bleven het verkeer hier wel hinderen totdat de tol door Rijk en provincie in 1948 werd afgekocht.
Langs de as van deze Goudse Straatweg ontwikkelde Bodegraven zich naar het zuiden. De weg vormt nu de belangrijkste aansluiting op de A12 vanuit het dorp. Een andere aansluiting vormt de A11, die in een bocht om de zuidwestelijke bebouwing van Bodegraven heenloopt. Het is een klein onderdeel van de tot nu toe nog niet verder gerealiseerde Rijksweg A11 richting Leiden. Rijksweg 3, de rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam over Bodegraven, die reeds vanaf 1927 op stapel staat, lijkt definitief van de baan.

Naast deze wegen van regionaal tot internationaal belang zijn er ook enkele wegen, reeds van voor 1850, die niet meer dan een lokale tot interlokale betekenis hebben. De belangrijkste is de weg vanuit Nieuwerbrug over de Molendijk in de richting van Waarder en Driebruggen. Het open graslandgebied "Bodegraven-Noord" heeft een ontsluiting

rondom, merendeels bestaande uit verharde wegen langs de randen van dit gebied: de Kerkweg (het oude kerkpad), de weg langs de Meije en de Hazekade (gemeente Woerden).

## 4.2. Wateren

Hoewel de Oude Rijn al in de Romeinse tijd een vaarweg van betekenis was, heeft dit water zijn functie als belangrijke vaarroute niet kunnen behouden. Nadat de monding verzandde, werd de rivier in de 11e eeuw afgedamd, wat een einde betekende voor de doorgaande scheepvaart oost-west via deze rivier. Tussen de 14e en 18e eeuw, na de oprichting van het Grootwaterschap van Woerden, werd de zuidelijke dijk van de Rijn vele malen verbreed en verhoogd ter beveiliging van Holland tegen wateroverlast. In het dorp werd een sluis gebouwd, die de grens vormt tussen de waterschappen Woerden en Rijnland.
In de 17e eeuw nam de scheepvaart toe, waarop Leiden, Utrecht en Woerden een jaagpad langs de Oude Rijn tot stand brachten ten dienste van de vaart tussen deze steden.
Tot in de 19e eeuw deden trekschuiten, die van Leiden op Utrecht voeren, Bodegraven aan. Tussen Bodegraven en Gouda voer ook een trekschuit die op deze verbinding aansloot en correspondeerde met de vertrekkende postwagen naar Rotterdam.
Rond 1880 nam de provincie Zuid-Holland het jaagpad in eigendom, beheer en onderhoud over en werd besloten er alles aan te doen wat in belang van de scheepvaart was, waarna ingrijpende verbeteringen werden aangebracht. Onder meer werden de brug te Nieuwerbrug en de sluis te Bodegraven verbeterd en verbreed. Met het verbreden van de toenmalige rijksstraatweg Leiden-Utrecht werd de Oude Rijn op verschillende plaatsen aangepast in de jaren dertig van deze eeuw. Dit betekende een aanzienlijke verbetering van de Rijn als vaarweg.
Vanaf de jaren tachtig van de 19e eeuw werd Bodegraven belangrijk voor het scheepvaartverkeer, omdat de levendige kaasmarkt het beurtverkeer op Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Leiden in het leven riep, dat sinds die tijd sterk groeide. Het vervoer van kaas en andere landbouwprodukten vond in hoofdzaak met kleine schepen plaats.
De Oude Rijn was van oost naar west steeds iets beter bevaarbaar voor grotere schepen. Ten westen van Bodegraven was de rivier toegankelijker dan aan de oostzijde, waar de scheepvaart werd beperkt door de afmetingen van de aldaar aanwezige kunstwerken. In 1960 werd besloten de vaarweg te verbeteren voor 1.000 tons-schepen. Hiervoor werd de Burgemeester Crolesbrug in Bodegraven gebouwd. De iets oostelijker gelegen oude sluis maakte de doorvaart voor deze schepen naar het oosten echter nog steeds onmogelijk. Het stuk Oude Rijn dat door de gemeente loopt, is dan ook geen onderdeel van een belangrijke doorgaande vaarroute geworden.

Enkele minder belangrijke wateren in de gemeente zijn de Enkele en Dubbele Wiericke, het kronkelende slecht bevaarbare oude riviertje de Meije dat de noordgrens van de gemeente vormt en de overblijfselen van de Breevaart van Bodegraven naar Gouda. De beide Wiericken zijn brede vaarten, die een verbinding vormen tussen de Hollandse IJssel en de Oude Rijn. Voor het scheepvaartverkeer zijn ze niet van belang, maar ze vormen als boezemwateren een onderdeel van het grootwaterschap van Woerden. De Breevaart oftewel de vaarwetering tussen Gouda en Bodegraven, ook Goudse Vaart genoemd, had men reeds in 1609 met de Oude Rijn verbonden door middel van een verlaat. Het verkeer tussen beide gemeenten werd hierover door marktschuiten onderhouden. Nu is het niet meer als zodanig in gebruik.

## 4.3. Dijken en kaden

Over het algemeen hebben de dijken en kaden gedurende de periode 1850-1940 hun waterkerende functie behouden. De dijken rondom de polders zijn deels tevens als weg in gebruik. Het patroon van de dijken staat in duidelijke relatie tot dat van de polders, wateren en wegen.
De Hoge Rijndijk langs de zuidelijke Rijnoever en hierop aansluitend de Wiericker- of Prinsendijk langs de westzijde van de Enkele Wiericke vormen een binnenwaterkering. De Wierickerdijk verbindt de Hoge Rijndijk bij de Wierickerschans met de IJsseldijk. Deze dijk werd in 1672 aangelegd als bescherming van het gebied van Schieland, Delfland en Rijnland ten zuiden van de Oude Rijn tegen inundatiewater bij een doorbraak.
Het gebied tussen de Enkele en de Dubbele Wiericke maakte vroeger deel uit van de Oude Hollandse Waterlinie. Het was het smalste en daarmee ook het meest kwetsbare gedeelte van de linie. Daarom werd op het punt waar de Oude Rijn en de Enkele Wiericke samenkomen, de Wierickerschans als eenvoudig fort gebouwd in 1673.

## 4.4. Spoorwegen

In 1878 werd de spoorlijn van Leiden naar Woerden geopend. Het tracé werd geheel ten zuiden van de Oude Rijn aangelegd. Vanuit Leiden werd eerst Alphen aan den Rijn en vervolgens Bodegraven aangedaan, om uiteindelijk bij Woerden op de hoofdspoorlijn van Utrecht naar Rotterdam (1855) en Den Haag (1870) via Gouda aan te sluiten. De lijn volgt globaal de bochten van de rivier, niet te dichtbij met het oog op de vele boerderijen langs de dijk. De bocht in de Rijn bij Bodegraven werd hierbij kort genomen.
Reden voor de aanleg was de bedrijvigheid langs de Oude Rijn. Hoewel het feitelijk een hoofdverbinding vormde tussen Leiden en Woerden, was het de eerste lijn die, wat betreft de tracering, het karakter had van een lokaalspoorweg. Naast de verbinding tussen de beide steden was het dus ook een streekbedieningslijn.
De komst van de spoorweg is van merkbare invloed geweest voor de opbloei van Bodegraven, ondanks het feit dat deze lijn steeds enkelsporig is gebleven. Het bracht de gemeente uit zijn "isolement". Mede dankzij deze ontsluiting werd enkele jaren later de kaasmarkt opgericht. Veel kaas werd met behulp van goederenwagons verzonden.

Naast de spoorlijn heeft Bodegraven ook een tramweg gekend. De stoomtramverbinding van Gouda naar Bodegraven kwam in 1882 gereed. Tien jaar later werd het een paardetram. De tram volgde de dijk langs de Brede Vaart. De lijn werd echter in 1917 opgeheven omdat de verbinding niet rendabel bleek te zijn. Het vervoer via deze route werd vervolgens overgenomen door een geregelde autobusdienst.

## 4.5. Openbare nutsvoorzieningen

Bodegraven kreeg in 1907 een gemeentelijk waterleidingbedrijf. Behalve voor eigen gebruik, leverde het bedrijf ook water aan Zwammerdam en delen van Barwoutswaarder en Waarder. Hiernaast werd in 1931 de NV Bodegraafsche Waterdistributie Mij. "Bowadi" opgericht. Dit bedrijf leverde water aan de "Stichting Drinkwaterleiding de Elf Gemeenten", die vervolgens het water aan de omliggende gemeenten distribueerde. Beide

bedrijven hadden een eigen waterwinning. Hierbij werd grondwater van grote diepte opgepomt. In 1909 werd er een watertoren in de gemeente neergezet nabij de noordoever van de Oude Rijn.
Reeds in 1862 had Bodegraven zijn eigen gasfabriek voor het produceren van zogenaamd "stadsgas", waarvan ook Zwammerdam profiteerde. Het gemeentelijk elektriciteitsbedrijf werd in 1922 gesticht. Stroom werd hiertoe vanuit Gouda aangevoerd en ter plekke getransformeerd. Momenteel betrekt de gemeente haar elektriciteit en gas van het "Gemeenschappelijk Energiebedrijf Gouda en omstreken".

# 5. NEDERZETTINGEN

## 5.1. Algemeen

De gemeente Bodegraven bestaat hoofdzakelijk uit kernen, die van oorsprong tot het dijk- of wegtype behoren. Ze hebben in hun grondvorm dan ook een lineair karakter. De meeste kernen ontwikkelden zich hierbij langs de Oude Rijn met haar dijk (Bodegraven, Noordzijde,•Zuidzijde, Weijland, Weijpoort en Nieuwerbrug). Enkele kernen vormden zich langs de oude veenstroompjes die op de Rijn uitkwamen, zoals Oud-Bodegraven en Meije. In de periode tot 1940 heeft er alleen in Bodegraven (zie ook bebouwingskarakteristiek) een noemenswaardige ontwikkeling van de bebouwing plaatsgevonden. De grote groei bleef echter uit tot na 1945. Alle andere kernen zijn lintbebouwingen gebleven. Bodegraven heeft zich tot een groot dorp ontwikkeld. Het behoort tot de oudste veennederzettingen langs de rivieren.
Alle kernen te zamen langs de rivier vormen nu bijna één aaneengesloten lint, dat dwars door de gemeente loopt. De bebouwing ligt deels als tweezijdige lintbebouwing langs de wegen op beide oeverwallen van de Oude Rijn.

De bevolkingsgroei in de gemeente is als volgt weer te geven:

| jaartal | aantal inwoners | jaartal | aantal inwoners | jaartal | aantal inwoners |
|---|---|---|---|---|---|
| 1822 | 2.119 | 1900 | 4.270 | 1960 | 8.480 |
| 1840 | 2.374 | 1910 | 5.148 | 1964 | 9.628 |
| 1860 | 2.803 | 1920 | 5.811 | 1965 | 12.114 |
| 1880 | 3.328 | 1940 | 6.546 | 1980 | 16.338 |
| | | | | 1988 | 18.030 |

In Bodegraven voltrok zich reeds rond de eeuwwisseling een sterke bevolkingsgroei. Tijdens de Eerste Wereldoorlog vond een kentering plaats. Hierna bleef het groeitempo steeds meer achter bij dat van geheel Nederland tot aan de jaren vijftig.
De sterke groei rond 1900 hing samen met een flink geboorte-overschot en een positief migratiesaldo tot 1915. De jaren tot 1939 laten vervolgens vrijwel voortdurend een vertrekoverschot zien. De forse stijging tussen 1964 en 1965 is te wijten aan de gemeentelijke herindeling van 1 februari 1964, waarbij onder andere een deel van Zwammerdam bij Bodegraven werd gevoegd.

## 5.2. Kernen

### 5.2.1. Bodegraven

Sinds de eerste eeuw van onze jaartelling, toen zich hier op de zuidelijke oeverwal van de Rijn een Romeinse nederzetting bevond, is er van een geregelde bebouwing in het gebied rondom Bodegraven tot aan de ontginningen in de 10e eeuw niets bekend. Na aanvankelijk onder het gezag van de bisschop van Utrecht te hebben behoord, kwam Bodegraven in 1281 definitief als ambachtsheerlijkheid onder het bestuur van het Graafschap Holland te staan.

Gelegen op de grens van verschillende machtsinvloeden heeft het dorp ramp na ramp moeten doorstaan gedurende verschillende eeuwen. Tijdens de Hoeksche en Kabeljauwsche Twisten verbrandden de eersten het grootste deel van het dorp in 1489. Gelderse troepen deden hetzelfde in 1507 en 1512 op hun strooptochten. In 1575 hebben de Spanjaarden Bodegraven platgebrand en in 1672, hèt rampjaar, is bijna het hele dorp uitgebrand door terugtrekkende Franse troepen. Dit had te maken met de strategische positie van Bodegraven aan de Hollandse Waterlinie, waar ook tijdelijk het hoofdkwartier van de Prins van Oranje gevestigd was. Na deze vernietiging werd in 1673 het fort Wierickerschans gebouwd.
Niet als gevolg van oorlogshandelingen, maar door een brand ontstaan in een bakkerij, werd in 1870 een groot gedeelte van het centrum in as gelegd aan beide zijden van de Rijn. Meer dan 100 panden, waaronder de Lutherse Kerk, het Hervormde Diaconiehuis en het gemeentehuis met het archief waren verbrand.
Na elke rampspoed wist Bodegraven zich weer te herstellen. Mede door zijn positie langs de Oude Rijn, waar de eerste sluis in het gebied werd gebouwd en het verkeer te water aanvankelijk toenam, werd het een bloeiend dorp, na de verdere ontginning van het gebied. In het jaar 1732 telde het dorp al weer 346 huizen, ondanks de vele vernielingen van de eeuwen ervoor.
De oude kern van Bodegraven ontwikkelde zich als een langgestrekt dorp ter weerszijden van de Rijn, in het midden verbonden door een brug, waarnaast zich ook de sluis bevindt. De noordelijke oever was van oorsprong de belangrijkste. Daarligt de oude Hervormde Kerk.
In de 19e eeuw kwam de ontwikkeling van Bodegraven in een stroomversnelling. Het verbeteren van de weg langs de Oude Rijn in 1821 en de aanleg van de straatweg naar Gouda in 1831, gaf het dorp steeds meer gewicht, als pleisterplaats tussen Leiden, Utrecht en Gouda. De grote stimulator was echter de komst van de spoorweg in 1878. De lijn werd ongeveer 375 meter ten zuiden parallel aan de Oude Rijn lopend gebouwd. Voor 1940 werd het grootste deel van het gebied tussen de Oude Rijn en de spoorweg, vanuit de bestaande kern naar het zuiden toe vol gebouwd.

In samenhang met de komst van de spoorlijn, werd besloten in 1882 de wekelijkse kaasmarkt op te richten. Dit zorgde voor een sterke groei van de bedrijvigheid en daarmee de bebouwing in Bodegraven. Kaaspakhuizen werden vooral ten zuiden van de rivier gebouwd.
Een positieve bijkomstigheid van de grote brand van 1870 was, dat de oude dorpskom, die bijna geheel in vlammen was opgegaan, doelmatiger kon worden opgebouwd. Dit kwam ook haar positie als marktcentrum ten goede. Als gevolg van het succes van de kaasmarkt in Bodegraven, gingen ook de omliggende plaatsen over tot het oprichten van kaasmarkten. Alle later opgerichte markten, met uitzondering van die van Woerden, verdwenen echter weer van het toneel of bleven van geringe betekenis.
Voor de komst van de kaasmarkt was de economische activiteit in Bodegraven een stuk minder. Toch vond er in Bodegraven rond 1850 al een industriële bedrijvigheid plaats in de vorm van een grutterij, een bierbrouwerij en azijnmakerij, twee touwslagerijen, een leerlooierij, een loodwitmakerij, twee loodasbranderijen en twee scheepstimmerwerven.
Vanaf 1882 verschenen er dus veel kaaspakhuizen langs de Oude Rijn en in het gebied ten zuiden van de rivier in de omgeving van de Nieuwstraat. Ook andere takken van bedrijvigheid voelden zich met de komst van het spoor aangetrokken om zich in Bodegraven te vestigen. De olieslagerij Phoenix, een werktuigenfabriek (1905) en een zeepfabriek

(1925) vestigden zich in de periode voor 1940. In nauw verband met de kaasbereiding ontstonden er een zuivelfabriek "Oud-Holland" (1898), waar vooral in de winter de melk van verschillende boeren tot kaas werd verwerkt, en een stremselfabriek aan de Noordzijde. Met de groei van de aanvoer en de verkoop van kaas na 1918 ging men in 1925 tot uitbreiding van het bestaande marktterrein over. Het nieuwe marktterrein grensde direct aan de oude markt. In 1926 waren er 60 firma's in Bodegraven gevestigd, die in kaas handelden, ieder met hun eigen pakhuizen. Naast bovengenoemde bedrijvigheid bevindt Turkenburgs Zaadhandel zich vanaf 1850 in het dorp, met haar gebouwen aan de Spoorstraat.

Op de kaasmarkt aangevoerde en verhandelde kaas 1882-1925:

| Jaar | Aantal wagens | Stuks | Kilogrammen |
|---|---|---|---|
| 1882 | 3.654 | 179.424 | 981.771 |
| 1884 | 7.649 | 406.984 | 2.281.940 |
| 1886 | 7.180 | 399.300 | 2.267.449 |
| 1890 | 8.948 | 562.067 | 2.332.666 |
| 1894 | 9.180 | 558.743 | 2.381.368 |
| 1900 | 8.831 | 487.620 | 2.290.899 |
| 1908 | 10.906 | 522.305 | 3.089.260 |
| 1914 | 9.915 | 471.432 | 2.829.260 |
| 1918 | 465 | 18.494 | 122.964 |
| 1922 | 12.104 | 547.980 | 3.289.280 |
| 1923 | 14.059 | 644.852 | 4.373.156 |
| 1924 | 14.513 | 630.617 | 4.232.654 |

De uitbreiding van de bebouwing naar het zuiden voor 1940 voltrok zich waarschijnlijk eerst langs de as van de weg Gouda-Bodegraven en de Prins Hendrikstraat, om van daaruit in oostelijke en westelijke richting dit gebied op te vullen. In 1919 werd de Stichting Woningbouw Bodegraven en omstreken opgericht, die twee groepen van 18 woningen liet bouwen. De eerste woningbouw over het spoor verscheen in aansluiting op de bebouwde kom ook langs de weg naar Gouda als lint langs de vaart in deze periode.

Zowel in 1927 als in 1938 kwam er een uitbreidingsplan tot stand van de hand van het bekende architectenbureau Granpré Molière, Verhagen en Kok. Het eerste plan was veel ruimer van opzet dan het tweede, met vrij veel groen in de vorm van voortuinen, grasstroken en bomen. In de toelichting vermeldt men dat "de zuidelijke terreinen tot de spoorbaan raken volbouwd en de nieuwe marktaanleg, reeds overeenkomstig uitbreidingsplan tot stand gebracht, vele nieuwe mogelijkheden opent achter en terzijde van de oude Kerk".
Dit geeft duidelijk aan dat het accent zich nu weer richt op het gebied ten noorden van de rivier. Slechts een zeer klein gedeelte van dit plan werd uitgevoerd, wel werd de basis van het ontwerp overgenomen in het nieuwe uitbreidingsplan van 1938. Delen van dit plan zijn uitgevoerd, waaronder het plantsoen aan de Burgemeester Van Dobben de Bruinstraat met haar directe omgeving.

In Bodegraven vinden de verschillende levensbeschouwingen hun weerslag in de bebouwing. Uit de 19e eeuw resteren het kerkje van de Evangelische Lutherse Gemeente uit 1871, een Gereformeerd kerkje van C. Zaal uit 1899 en de Rooms-Katholieke kerk St. Willibrordus van P.J. Cuypers uit 1865 met begraafplaats. De laatste kerk ligt aan de Overtocht, een

voormalig buurtschap dat voor de gemeentelijke herindeling aan de gemeente Zwammerdam toebehoorde. Naast de kerk werd hier tevens een bijbehorende Rooms-Katholieke jongensschool, een pensionaat en een patroonsgebouw neergezet.

Na 1945 is er pas een forse uitbreiding tot stand gekomen van de bebouwing in Bodegraven. Grotendeels volgens de naoorlogse uitbreidingsplannen Noord en Zuid zijn verschillende delen rondom de oude kern volgebouwd. In de jaren vijftig werd reeds een begin gemaakt met de uitvoering van het plan Noord. De grens van de bebouwing hier wordt nu bepaald door de rondweg, die in de jaren zestig werd aangelegd waarmee de provinciale weg om de woonbebouwing werd heen geleid. Alleen in de noordoosthoek binnen de rondweg is nog plaats voor de uitbreiding van het woongebied aan deze zijde van de rivier.
In de jaren zestig werd het plan Zuid ter hand genomen. Dit betrof het gebied over de spoorlijn. Nadat de A12 gereed was gekomen, werd de ontsluiting van dit gedeelte optimaal. Eerst werd het gebied de Dronen, in de driehoek tussen A11, A12 en de Goudse Vaart volgebouwd. Vervolgens werd de wijk Broekvelden ten oosten van de vaart aangelegd. Hier vindt nog steeds uitbreiding van de woonbebouwing plaats in oostelijke richting. In het zuiden is de grens bereikt in de vorm van de A12. In dit zuidelijke deel van Broekvelden kwam een uitgebreide industriewijk tot stand. Veel bedrijven die voorheen in de dorpskom waren gevestigd, zijn nu verhuisd naar dit nieuwe bedrijfsterrein.

Met de gemeentelijke herindeling van 1964 kreeg Bodegraven onder andere een deel van de voormalige gemeente Zwammerdam toegevoegd bestaande uit een groot stuk van de Binnen- of Dampolder ten westen van Oud-Bodegraven. Voorheen liep de grens met Zwammerdam ten zuiden van de Rijn direct langs de bebouwing van de oude dorpskom van Bodegraven. Tevens dijde het grondgebied van de gemeente uit naar het oosten en zuiden ten koste van delen van de voormalige gemeenten Rietveld, Barwoutswaarder, Lange Ruige Weide en Waarder.

### 5.2.2. Nieuwerbrug

Het dorpje Nieuwerbrug, een rivierdijkdorp gelegen aan de oevers van de Oude Rijn tussen Bodegraven en Woerden, is in zijn omvang altijd een dorpje gebleven. Dit is zeker te zeggen voor de periode 1850-1945.
Het meest markante punt in Nieuwerbrug is de tolbrug over de Oude Rijn, die beide delen van het dorp met elkaar verbindt. Deze brug is de laatste nog in bedrijf zijnde tolbrug in Nederland. Er bestond al een brug omstreeks 1510. Vanaf 1651 wordt er tol geheven op schepen, maar vanaf 1788 wordt ook het landverkeer belast. Voor dit laatste doel werd het tolhek ingevoerd. Inwoners van Nieuwerbrug zijn vrijgesteld van tolbetaling. De tegenwoordige brug is een ijzeren ophaalbrug uit 1909, waarvan de bovenbouw in 1949 werd vernieuwd. In 1913 werd er als herkenningspunt een toren bij de brug gebouwd, naast het oude tolhuisje.
De bebouwing van Nieuwerbrug bevindt zich van oorsprong op de oeverwal aan weerszijden van de tolbrug over de Oude Rijn. Vanwege zijn ontwikkeling rondom de brug is het dorp ook wel als een zogenaamd "verkeersdorp" te typeren. Langs beide wegen die van oudsher parallel aan de rivier lopen, heeft de bebouwing zich deels ook weer als een dubbelzijdig lint ontwikkeld.

Rond 1850 concentreerde de bebouwing zich aan de noordzijde van de Rijn als kort lint langs de Bruggemeesterstraat, die de rivier met de Rijksstraatweg verbindt. Aan de zuidkant bevond zich ten westen van de tol een eenzijdige lintbebouwing tussen de weg en het water en ten oosten langs de Hoge Rijndijk een dubbelzijdige lintbebouwing.

In Nieuwerbrug had de weg ten zuiden van de Oude Rijn een aftakking in zuid-oostelijke richting, de Waardense Dijk, die op de Molendijk aansloot en zo de weg naar Waarder vormde. Langs deze weg, nu Korte Waarder, bevond zich een dun boerderijlint. Dit lint ligt op de rand van de oeverwal. Hier bevinden zich verschillende 19e eeuwse boerderijen. In de periode tot 1945 vond slechts een verdichting van de bestaande bebouwingslinten plaats in Nieuwerbrug. Er komt in deze tijd wat industrie op in de vorm van een melkfabriek en een houtzagerij. Nabij de brug werd rond 1914 een Gereformeerd kerkje gebouwd aan de Bruggemeesterstraat.
Na 1945 werd een relatief forse uitbreiding van de woonbebouwing gerealiseerd. In de driehoek ten oosten van Nieuwerbrug, gevormd door de Oude Rijn en het oude boerderijlint Korte Waarder, werd een woonwijkje aangelegd. Ook ten zuiden van de oude dorpskern verrees een nieuw wijkje.

Direct ten westen van de brug in het dorp, mondt de Dubbele Wiericke in de Oude Rijn uit. Dit gebeurt van oudsher door middel van een sluisje.

5.2.3. Weijland en Weijpoort

Weijland en Weijpoort zijn de benamingen voor de twee boerderijlinten, die vanuit Nieuwerbrug in westelijke richting aan de noord- en zuidkant langs de Oude Rijn lopen, ongeveer tot aan de Wierickerschans. Een uitbreiding van de bebouwing heeft zich in de periode 1850-1945 niet voorgedaan. De deels tweezijdige bebouwingslinten hebben zich wel verdicht. Er bevinden zich hier dan ook verschillende 19e eeuwse boerderijen met of zonder bijbehorende zomerhuizen, zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van de rivier. Opvallende elementen aan de Weijpoortse zijde zijn de Wierickerschans en de Put van Broeckhoven. De Put van Broeckhoven werd in de jaren dertig van deze eeuw gegraven in verband met de zandwinning. Dit zand werd gebruikt als ophoging voor de rijksweg in aanbouw. Aan de rand van de plas staat de Weijpoortse Molen, een wipmolen, die waarschijnlijk van voor 1800 dateert. Aan de noordzijde van dit water ligt nu een klein industriecomplex in de bocht van de Oude Rijn.
De Wierickerschans vormt ongeveer de grens tussen de lintbebouwingen Weijpoort en Zuidzijde. Naast de 17e en 18e eeuwse bebouwing, bevindt zich ook een 19e eeuws gedeelte in het vestingwerk, bestaande uit twee paviljoens, aansluitend aan lage, langwerpige vleugels (1828-1830).

5.2.4. Noordzijde en Zuidzijde

Tussen Wierickerschans en Bodegraven lopen de boerderijlinten aan beide zijden van de Rijn door, maar hier heten ze simpelweg Noordzijde en Zuidzijde. Evenals bij Weijland en Weijpoort betreft het hier zowel aan de noord- als aan de zuidkant een deels tweezijdige lintbebouwing met hierin verscheidene 19e eeuwse boerderijen, met of zonder bijbehorend zomerhuis. Ontwikkeling van de bebouwing heeft zich ook hier tot nu toe niet voorgedaan, maar wel heeft er een aanmerkelijke verdichting van het lint plaatsgevonden. Tot 1945 liep

de bebouwing van Zuidzijde door tot aan de Goudse Vaart. Nu is het lint op dit punt eigenlijk met Bodegraven vergroeid en deels geïntegreerd in de naoorlogse uitbreiding.

5.2.5. Meije

Meije bestaat uit een oude kronkelende boerderijlintbebouwing, gelegen langs de gelijknamige stroom.
De bebouwing ligt grotendeels aan de zuidzijde van het riviertje, dat tevens de noordelijke gemeentegrens van Bodegraven vormt. De enkele clusters bebouwing aan de noordkant staan op Nieuwkoops grondgebied. De Meije heeft een sterk slingerend verloop, waarlangs zich verschillende 19e eeuwse boerderijen bevinden. De bebouwing is in de kavelrichting gebouwd. In het midden van de lintbebouwing staat de Rooms-Katholieke Kerk van Meije uit 1875 met bijbehorende pastorie. Het gedeelte van het dorpslint dat ten noorden van de kerk doorloopt, valt onder de nieuwe gemeente Woerden.
Sedert 1850 heeft nauwelijks verdichting plaatsgevonden en het plaatsje heeft zijn oorspronkelijk karakter grotendeels behouden.

5.2.6. Oud-Bodegraven

Het boerderijlint Oud-Bodegraven loopt in een boog ten westen van de nieuwe wijk Broekvelden, maar is hiervan nog geheel gescheiden door de barrière die de A11 vormt, waardoor de nieuwbouwwijk niet verder is opgerukt.
Aan de oostzijde van Oud-Bodegraven heeft deels een herverkaveling plaatsgevonden, waardoor het land hier een strakkere indeling verkreeg. Ten westen van het dorpje heeft het landschap nog zijn oorspronkelijke karakter bewaard, wat zich laat zien in de gerende verkaveling vanuit de ontginningsbasis Oud-Bodegraven.
Ook hier heeft amper verdichting plaatsgevonden en bleef het karakter bewaard.

5.3. Verspreide bebouwing

Bijna alle bebouwingslinten in Bodegraven hebben een nederzettingsnaam als gehucht of dorp. De enige bebouwingsclusters die geen eigen naam hebben in de gemeente, zijn de boerderijlinten die aan weerszijden van de Rijn liggen tussen Bodegraven en Zwammerdam. Aan de noordzijde betreft het eigenlijk slechts enkele tamelijk ver uit elkaar liggende hoeven. De zuidzijde vertoont wel een duidelijke tweezijdige lintbebouwing langs de weg, die de gehele ruimte tussen de twee dorpen opvult. Voor 1964 behoorde deze bebouwing tot de gemeente Zwammerdam.
Op diverse plaatsen langs de Oude Rijn, met name bij Nieuwerbrug, liggen ten gevolge van de breedte van de oeverwal verscheidene boerderijen op enige afstand van de rivier. Deze boerderijen hebben ieder een eigen oprijlaan. Vanaf de weg langs het water lopen naar de boerderijen zogenaamde stoepsloten. In deze sloten liggen stuwtjes om het water op peil te houden ten behoeve van de melkkoeling, het boenhok en de houten fundering.

## GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Algemeen/provinciaal:


- Aa, A.J. van der (1839-1851)
  Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden, 13 delen + suppl. Gorinchem.

- Atlas van historische vestingwerken in Nederland (1970)
  Deel IV, de provincieën Zuidholland en Zeeland. Eerste aflevering: Zuidholland. Z.p..

- Beekman, A.A. (1948)
  De wateren van Nederland. Aardrijkskundig en geschiedkundig beschreven. 's-Gravenhage.

- Een beeld van het zuid-hollandse landschap (1981-1988)
  Een landschapsonderzoek in opdracht van de provincie Zuid-Holland. 6 delen. Z.p..

- Beschrijving van de provincie Zuid-Holland behorende bij de waterstaatskaart (1967). 's-Gravenhage.

- Bevolking der gemeenten van Nederland op 1 januari .... C.B.S.. 's-Gravenhage, 1950-heden.

- De bodem van Nederland (1965)
  Toelichting bij de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:200.000. Samengesteld door de Stichting voor Bodemkartering. Wageningen.

- Buisman, J. (red.) (1978)
  Zuid-Holland vanuit de lucht. Baarn.

- Craandijk, J. (1888)
  Wandelingen door Nederland. Met platen naar de lithografiën van P.A. Schipperus en wandelkaartjes. Haarlem.

- Dijksterhuis, R. (1984)
  Spoorwegtracering en stedebouw in Nederland; Historische analyse van een wisselwerking. De eerste eeuw: 1840-1940. Proefschrift, TH Delft.

- Don, P. (red.) (1985)
  Kunstreisboek Zuid-Holland. 8e dr., Weesp.

- Drinkwatervoorziening in Nederland 1913-1938 (1938)
  Gedenkboek ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de Centrale Commissie voor Drinkwatervoorziening en van het rijksbureau voor Drinkwatervoorziening. Den Haag.

- Fruin, R. (red.) (1866)
  Informatie up den staet faculteyt ende gelegenheyt van de steden ende dorpen van Hollant ende Vrieslant om daernae te reguleren de nyeuwe schiltaele gedaan in den jaere MDXIV. Leiden.

- Fruin, R. (red.) (1976)
  Enqueste ende informatie upt stuck van der reductie ende reformatie van den schiltaelen, voertijts getaxeert ende gestelt geweest over de landen van Hollant ende Vrieslant gedaan in den jaere MCCCCXCIIII. Leiden.

- Gedenkboek Twee eeuwen Waterstaatswerken (z.j.). Z.p..

- Honderd jaar Provinciale Waterstaat in Zuid-Holland (1976)
  Enige opstellen over de geschiedenis. 's-Gravenhage.

- Kley, J. van der (red.) (1967)
  Vaarwegen in Nederland. Een beschrijving van de Nederlandse binnenvaartwegen. Assen/Amsterdam/Rotterdam/Brussel.

- Kroon, A.W. (1862)
  Tegenwoordige staat van Zuid-Holland. Beschrijving en afbeelding der steden, dorpen, heerlijkheden en verdere wetenswaardige plaatsen in die provincie. Amsterdam.

- Lijst van Nederlandse gemeenten sinds 1830, waarvan de grens is gewijzigd, waarvan de naam is veranderd, die zijn opgeheven, nieuw gevormd of ingepolderd (1968). Z.p..

- De molens van Zuid-Holland (1980). Den Haag.

- Mulder, G.J.A. (red.) (1949-1959)
  Handboek der geografie van Nederland. 6 delen. Zwolle.

- De ontwikkeling onzer electriciteitsvoorziening 1880-1938 (1948).
  Uitgegeven naar aanleiding van het 25-jarig bestaan der Vereeniging van directeuren van electriciteitsbedrijven in Nederland. 2 delen. Arnhem.

- Postma, C. (red.) (1963)
  Holland in vroeger tijd; 18e-eeuwse beschrijvingen van steden en dorpen in Noord- en Zuid-Holland. 5 delen. 's-Gravenhage.

- Register van beschermde monumenten (1989). Zeist.

- Statistisch overzicht der Waterleidingen in Nederland over de jaren 1946 en 1947 (1950). Leeuwarden.

- Steegh, A. (1985)
  Monumenten Atlas van Nederland. 1100 Historische Nederzettingen in Kaart. 2e dr., Zutphen.

- Teixeira de Mattos, L.F. (1906-1961)
  De waterkeeringen, waterschappen en polders van Zuid-Holland. 16 delen. 's-Gravenhage.

- Tuinbouwatlas van Nederland [± 1941].
  Samengesteld door den Tuinbouw-voorlichtingsdienst van het Departement van Landbouw en Visscherij.

- Vermooten, M. en Smit, T. (1989)
  Spoortocht langs oude en nieuwe N.S.-stations: Noord- en Zuid-Holland en Flevoland. Hapert.

- Vervloet, J.A.J. en Steegh, A.W.A.Th. (1989)
  Bibliografie van de historische geografie. Wageningen.

- Verzameling van gegevens betreffende de electriciteitsvoorziening in de provincie Zuid-Holland (1915). 's-Gravenhage.

- Wallenburg, C. van (1966)
  De bodem van Zuid-Holland. Toelichting bij blad 6 van de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:200.000. Wageningen.

- Witkamp, P.H. (1877)
  Aardrijkskundig woordenboek van Nederland. Tiel.

- Witkamp, P.H. en Sipman, M.A. (1895)
  Aardrijkskundig woordenboek van Nederland. Nieuwe uitgaaf. Arnhem/Nijmegen.

Regionaal/lokaal:

- Een beeld van het Zuidhollandse landschap (1983)
  Een landschapsonderzoek in opdracht van de provincie Zuid-Holland. Deel 2. De omgeving van Alphen aan den Rijn. De omgeving van Gouda, De Krimpenerwaard, Buro Maas.

- Berkel, Th. L. van (1980)
  Bodegraven-Noord. Sociaal-economische verkenning van een landinrichtingsgebied tussen Bodegraven en Woerden. Landbouw-Economisch Instituut. Den Haag.

- Bodegraven (1961)
  Gedeeltelijke herdruk van "Tussen de Rails", oktobernummer.

- Bodegraven (1951)
  Rapport in opdracht van het gemeentebestuur uitgebracht door het Economisch-Technologisch Instituut van Zuid-Holland. Z.p..

- Bodegraven en Zwammerdam (1976). Amsterdam.

- Gids van Bodegraven (1988).

- Huppes, G. (1979)
  Bodegraven-Noord: Alternatieve ontwikkelingsmogelijkheden voor een veenweidegebied. Samenvatting van een onderzoek door negen doctoraalstudenten. CML-mededelingen no. 2. Centrum voor Milieukunde. Leiden.

- Modderman, J.F.A. (1972)
  Bodegraven in 1672. Bodegraven.

- De Rijnstreek en hare naaste omgeving. Amsterdam ca. 1936.

- Spaas, J.P.M. (ca. 1959)
  Het ontstaan van de kaasmarkt te Bodegraven. Z.p..

## VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

- J. Kuyper, Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland 1869.
- Chromo-topografische kaart; 1:25.000; no. 442; 1875/1919.
- Chromo-topografische kaart; 1:25.000; no. 443; 1875/1899.
- Topografische en Militaire Kaart; 1:50.000; no. 31; 1850.
- Topografische kaart; 1:50.000; no. 31 W; 1941 (Truppenkarte).
- Topografische kaart; 1:25.000; no. 31 D; 1949.
- Topografische kaart; 1:50.000; 1981.
- Uitbreidingsplan der gemeente Bodegraven 1:1250. Architectenbureau Granpré Molière, Verhagen en Kok, Rotterdam, juni 1927.
- Uitbreidingsplan der gemeente Bodegraven 1:1250. Architectenbureau Granpré Molière, Verhagen en Kok, Rotterdam, maart 1938.

Figuur 1.

**Gemeentegrenzen en regio-indeling M.I.P. Zuid-Holland**

Schaal 1 : 400.000

Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/1

Figuur 1a.

## Gemeente Bodegraven

Schaal 1 : 300.000

Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/9a

Getekend door J. Kuyper — 2369 Bunders 2900 Inwoners — Uitgave van Hugo Sumiger te Leeuwarden.

**Figuur 2.**
J. Kuyper, Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland 1869.

**Figuur 3.**
Chromotopografische kaart 1:25.000; no. 442 en 443; 1919/1899

**Figuur 4.**
Topografische kaart 1:25.000; no. 31 C en 31 D; 1950/1949.

**Figuur 5.**
Topografische kaart 1:50.000; no. 31 W; 1990.

**Figuur 6.**
Topografische kaart 1:25.000; no. 31 D; 1988.

**Figuur 7.**
Plattegrond van Bodegraven; ca. 1989.

LEGENDA BIJ DE KAART VAN DE FUNCTIONEEL-RUIMTELIJKE ONTWIKKELING IN HOOFDLIJNEN

Bestaande kern ± 1850

Omvang kern ± 1945

Terrein gedomineerd door Nijverheid, Handel en Industrie: ±1850 ±1945

Richting van Algemeen-ruimtelijke ontwikkeling

Lineaire ontwikkeling

1900 Weg, eventueel met jaar van opening

1900-1930 Spoorweg met openings- en sluitingsjaar

1900-1930 Lokaalspoorweg of tramweg met openings- en sluitingsjaar

S Spoor-/tramwegstation

Spoor-/tramwegstation opgeheven

1900 Waterloop, eventueel met jaar van opening

Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/14

**Figuur 8.**
Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Bodegraven in hoofdlijnen, periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).

**Figuur 8a.**
Bodegraven anno 1986 (ter vergelijking).

# BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK EN STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

juni 1989

E.B. de Snoo - van de Garde

## BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK

### Inleiding

Bodegraven is van oorsprong een rivierdijkdorp, gelegen aan beide zijden van de Oude Rijn. Hierbij strekken zich twee bebouwingslinten uit over het gehele gebied tussen Zwammerdam en Woerden, met verdichtingen ter hoogte van het dorp Bodegraven en de kern Nieuwerbrug.

Uitvalswegen zijn te vinden aan de zuidkant van het dorp. Hier bevinden zich de landelijke Oud Bodegraafseweg (met boerderijbebouwing) en de Burg. Le Coultrestraat/Goudseweg. Deze tweede uitvalsweg is overigens geheel opgenomen in de naoorlogse uitbreidingen van Bodegraven en fungeert tevens als verbindingsweg met de rijkswegen N11 en A12.

In het buitengebied van de gemeente Bodegraven is in het noordwesten de boerderij-lintbebouwing van de buurtschap Meije te vinden. Het karakter van de buurtschap wordt voornamelijk bepaald door de bochtige loop van het riviertje de Meije en de groenaanleg/begroeiing ter plaatse.

De ontwikkeling, c.q. uitbreiding van het dorp Bodegraven vonden in de vooroorlogse periode met name plaats in het gedeelte tussen de Oude Rijn en de spoorlijn. De bebouwing van de verschillende straatjes is niet planmatig en dateert uit de jaren 1890-1925. Temidden van de eenvoudige woonhuizen- (en kaaspakhuizen-) bebouwing is de bebouwing en aanleg van de Spoorstraat opvallend rijker en royaler.

### Dorpsbebouwing

Van de dorpsbebouwing zijn vermeldingswaardig de monumentale woonhuizen aan de Kerkstraat (nrs 40 en 46), de Noordstraat (nrs 4, 11 en 30) en de Brugstraat-hoek Van Tolstraat. Vrijwel alle dateren uit het laatste kwart van de vorige eeuw.

### Planmatige uitbreidingen en complexmatige woningbouw

In de gemeente Bodegraven is nauwelijks sprake van complexmatige woningbouw. Hier en daar is een rijtje arbeiderswoningen te vinden, zoals aan de Emmakade nrs 6 tot en met 9 (1887), Kerkstraat nrs 109 tot en met 115 (circa 1890) en Buitenkerk nrs 20 tot en met 25 (eind 19e eeuw). Een complexje van 3 woningblokjes onder mansardedaken en met gedecoreerde kopgevels en poortonderdoorgang is te vinden aan de Prinsenstraat (nrs 38 tot en met 72, circa 1925). Aan de Noordzijde (nrs 78 tot en met 95) bevindt zich ten slotte een bescheiden woningbouwcomplexje uit - eveneens - circa 1925.
Ten noorden van de Oude Rijn vond gedurende de jaren dertig uitbreiding plaats naar een plan van architectenbureau Granpré Molière, Verhagen, Kok. De groenvoorziening in de Burg. van Dobben de Bruinstraat en Burg. G.R. Vonklaan is analoog aan dit plan aangelegd. De bebouwing is slechts deels vooroorlogs; bestaande uit vrijstaande of twee-onder-één-kap-woningen. Het grootste deel van het uitbreidingsplan is pas na de Tweede Wereldoorlog bebouwd.

Bijzondere bebouwing

Behalve een postkantoor aan de Prins Hendrikstraat en het NS. station aan het stationsplein kent de gemeente Bodegraven aan bijzondere bebouwing de Rooms-Katholieke Kerk St. Willibrordus (Overtocht 18), in 1866 gebouwd naar een ontwerp van P.J. Cuypers en met bijgebouwen aan de Oud Bodegraafseweg en Overtocht 24. Verder het kerkje aan de Noordstraat uit 1871 en in Meije de uit 1875 daterende O.L.V. Geboorte van de hand van C. Vogelpoel, met een pastorie uit circa 1900. Tevens zijn nog te noemen de scholen Kerkstraat 97 (1901), Meije 72 (1882 door M. Quartel) en 57 (school met den Bijbel uit 1906).

Boerderijen

De bebouwing van het buitengebied en van de verbindingslinten tussen en naar de verschillende kernen en gemeenten bestaat voornamelijk uit boerderijen van het langhuistype, met de kopgevel naar de straat gekeerd. Deze kopgevels zijn veelal topgevels, omgeven door gesneden houten windveren, terwijl de wat oudere boerderijen onder rieten wolfdaken vaak voorzien zijn van vlechtingen. Een aantal boerderijen heeft ook een afgeknotte halsgevel met zware houten kroonlijst. Vermeldenswaardige voorbeelden zijn:
Meije 83 (mid 19e eeuw), 48 (eind 19e eeuw) en 6 (eind 19e eeuw), Buitenkerk 53 (mid 19e eeuw) en 61, Weijland 54 (circa 1877) en 85 (mid 19e eeuw), Oud Bodegraafseweg 112 (2e helft 19e eeuw), Zuidzijde 71 (mid 19e eeuw) en 85 (1878), Weijpoort 29 (circa 1890) en Korte Waarder 17 (1870/80) en 21 (1880).

Objecten van bedrijf en techniek

Sinds het einde van de vorige eeuw is Bodegraven bekend om zijn kaasmarkt. Ter plaatse zijn nog vele kaaspakhuizen te vinden - met name in de Kerkstraat, de Noordstraat en de Nieuwstraat en omgeving. Vermeldenswaardig zijn de pakhuizen Burg. Le Coultrestraat 3, Wilhelminastraat 78, Noordstraat 21, alle uit circa 1900-1910, en verder Julianastraat 30 (circa 1920) en Willem de Zwijgerstraat 15 (1925/30).
Aan de Noordstraat (nr. 49) is tevens het monumentale gebouw van de voormalige olieslagerij Phoenix te vinden (begin 20e eeuw).

De gemeente Bodegraven telt een vijftal vermeldenswaardige gemalen. Deze dateren uit de periode 1870/92 en liggen met uitzondering van die aan de Koninginneweg in het buitengebied van de gemeente. De vijf gemalen zijn: Noordzijde 142 (1871), Weijland 13 (1877), Koninginneweg 1/3 (1872), Zuidzijde 100 (1875) en Vlietkade 47 (1892/1935).

Ten slotte behoeven nog vermelding de watertoren die dateert uit 1909 maar waarvan het bovenste deel vlak na 1945 is gemoderniseerd en de nog steeds geëxploiteerde tolbrug met toren te Nieuwerbrug. De bovenbouw van de brug heeft het jaartal 1949 maar is afkomstig van de voormalige brug van Gouwsluis, Alphen aan den Rijn. De toren stamt uit 1914.

Bodegraven
NOORD
Schaal 1:25.000
Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 90.102/15

Stedebouwkundige typologie **Bodegraven**

| type-aanduiding | type omschrijving | gebieden met bijzondere waarde |
|---|---|---|
| 1. stedelijk ingerichte gebieden | | |
| 1.1 Algemeen | | |
| | -functie gemengd of wonen<br>-niet-planmatige en plan-<br>matige ontwikkelingen<br>-vaak eenvoudig of op pre-<br>-stdelijke structuur geënt<br>stratennet<br>-stenen straten, geen<br>voortuinen<br>-vrnl aaneengesloten bebouwing<br>-bebouwing deels complex-<br>gewijs, complexgrootte<br>variabel | |
| 1.2<br>Stedelijk villagebied | | |
| | -functie: wonen<br>-ligging in stedelijke context<br>-planmatige ontwikkelingen<br>-stratennet royaal van opzet<br>met soms bijzondere patroon-<br>of vormkenmerken<br>-stenen straten met veelal<br>ondiepe voortuinen<br>-bebouwing aaneengesloten of<br>vrijstaand op geringe onderlinge<br>afstand<br>-twee of meer bouwlagen hoog | |
| 2.<br>Niet-stedelijk<br>ingerichte gebieden | | |

2.1
Algemeen

-functie: gemengd of wonen
-niet-planmatige en planmatige ontwikkelingen
-vaak eenvoudige of op pre-stedelijke structuur geënt stratennet
-regelmatig voortuinen
-weinig aaneengesloten bebouwing
-bebouwing vnl. niet complexmatig

1. Tijdens MIP-periode deels gerealiseerde uitbreiding volgens plannen uit 1927 en 1928 van Granpre Moliere, Verhagen, Kok.

2 Gebied met bedrijvigheid in de vorm van kaaspakhuizen. De pakhuizen zijn dicht bij elkaar gelegen in de buurt van de Oude Rijn, i.v.m. vervoer over water.

2.2
Tuinwijkachtige ontwikkelingen

-functie: wonen
-planmatige ontwikkelingen
-stratennet soms met bijzondere patroon- en vormkenmerken
-groene straten, voortuinen
-vnl halfopen blokken strokenbouw
-bebouwing complexmatig

2.3
Villagebieden

-functie: wonen
-niet-planmatige en planmatige ontwikkelingen
-stratennet vaak met

bijzondere vormkenmerken
-groene straten, tuinen rondom
-vnl. losse bebouwing
-bebouwing vnl niet complexmatig

3.
Gebieden zonder woonfunctie

3.1
Industriegebieden

-functie: industrie/ bedrijvigheid/handel/ verkeer
-inrichting en bebouwing vaak i.s.m. specifieke locatie en/of specifieke functies

3.2
Groene gebieden

-functie: openluchtrecreatie
-vnl. onbebouwde terreinen
-inrichting en bebouwing vaak in samenhang met
-specifieke locatie en/of functies

2. Complex van bebouwing en parkaanleg van de voormalige Marthastichting

4.
Andere gebieden

na 1945 gereconstrueerde gebieden